

durchtrennen. Denn wie Duttweiler in Erfahrung gebracht hatte, war Italien «unter allen Umständen auf das regelmässige Funktionieren der Kohlenzufuhr über die Schweiz angewiesen». Über den Brennerpass konnten die Faschisten hingegen nur einen kleinen Teil des Brennstoffs verschieben, den Italien dringend benötigte: «Nach mir zur Verfügung stehenden Zahlen bewältigt der Gotthard heute durchschnittlich 26 Kohlenzüge zu ca. 50 Wagen à 15 Tonnen», rechnet Duttweiler in seinem Brief an den General vor. «Der Brenner», der von den Nazis kontrolliert wurde, «leistet ungefähr einen Viertel dieses Quantums», das der Gotthardtunnel in Sachen Transit bewältigen konnte.

Mit seiner Idee einer Sprengung des Gotthardtunnels war Duttweiler nicht allein: Bereits fünf Tage vor dem Einmarsch der Nazis in Paris hatte der designierte Bundesrat Karl Kobelt dem General gegenüber den Vorschlag gemacht, die Gotthardlinie «nachhaltig zu zerstören». Kobelt argumentierte dabei fast identisch wie Duttweiler: Wenn die «Wiederherstellung» der Gotthardbahn «Wochen oder Monate» benötigen würde, «so dürfte dies wohl ein schwerwiegendes Argument gegen einen Einmarsch in die Schweiz darstellen», meinte Kobelt.

General Guisan gegen Gotthardzerstörung

General Guisan sah das anders: «Persönlich sei der General überzeugt», dass die Schweiz gegenüber den Achsenmächten als «wertvolles Transitland» gelte, «dessen Alpenbahnen» den Nazis «möglichst unversehrt zur Verfügung stehen sollten». Wenn die Schweiz zu den Massnahmen greifen würde, die Duttweiler und Kobelt vorschwebten, würden die Achsenmächte wohl ihrerseits mit «einem Einmarsch» in die Schweiz «drohen», heisst es in einer Mitschrift einer geheimen Unterredung vom 22. Juni 1940.

Gegen Duttweilers Idee einer Sprengung des Gotthardtunnels sprachen nicht zuletzt logistische Gründe: Die Beschaffung und die Anbringung des Sprengstoffs hätten gut zwei Jahre in Anspruch genommen. Und sie hätten nicht weniger als 59 Millionen Franken gekostet, was heute der Kaufkraft einer halben Milliarde Schweizer Franken entspricht. Zudem gestaltete sich die Beschaffung des Sprengstoffs schwierig, wie erste Sondierungen der Schweizer ergaben: Die Briten verweigerten die Lieferung. Wie man die notwendige, wahrscheinlich monströs grosse Menge Sprengstoff nach dem Einmarsch der Nazis in Paris in die umzingelte Schweiz hätte bringen sollen, war eine andere Frage, die von den Schweizern nicht mehr berührt wurde. Das Projekt wurde verworfen.

Mit seinem Vorschlag, im Gotthardtunnel Sprengladungen anzubringen, hatte Gottlieb Duttweiler aber zumindest eines erreicht: Seine Idee drang bis zu Hitler durch. «Bei einem Zugriff», dem das Land «natürlich nicht ernsthaft widerstehen könnte», würden die Schweizer «wahrscheinlich den Gotthard und den Simplon sprengen», glaubte Hitler-Staatssekretär Ernst von Weizsäcker, der von 1933 bis 1937 deutscher Gesandter in Bern war und die Schweiz also sehr gut kannte. Empfänger dieses Briefes war Joachim von Ribbentrop, Hitlers Aussenminister. Es war also ein Teil dessen eingetroffen, was sich Duttweiler erhofft hatte: Die Drohung war bei den Nazis angekommen. Denn dies scheint sein eigentliches Ziel gewesen zu sein, wenn er schreibt, dass «diese Massnahme irgendwie nicht ganz geheim zu halten» sei. Duttweilers Idee hatte also gezündet – und dies ganz ohne Sprengstoff im Gotthardtunnel. (Tagesanzeiger.ch/Newsnet)

(Erstellt: 01.06.2016, 13:01 Uhr)